@i ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
9(91)
wrzesień
2015



PRZYWRÓCILIŚMY POCIĄGI WARSZAWIE

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Komunikacja dla najmłodszych

Drodzy Czytelnicy,

W 2002 roku zawalił się wiadukt nad torami kolejowymi w Alejach Jerozolimskich. Skutkowało to bardzo poważnymi utrudnieniami drogowymi, a najkrócej mówiąc – mieszkańcy Ursusa korzystający na co dzień z samochodów i autobusów zostali odcięci od centrum Warszawy. Wówczas „przypomniano sobie", że przez Ursus i Włochy kursują pociągi PKP. Dosyć szybko udało się podpisać umowę z PKP Przewozami Regionalnymi, na podstawie której można było podróżować pociągami z biletami ZTM – o początkach „Wspólnego biletu" opowiada Maciej Florczak z Zarządu Transportu Miejskiego.

Tematem numeru wrześniowego iZTM jest **„Wspólny bilet ZTM-KM-WKD"** – trudne początki oferty, jej największe zalety oraz trudności pojawiające się wraz z jej rozszerzaniem. Z myślą o osobach, które dotychczas nie korzystały ze „Wspólnego biletu", ale być może we wrześniu zaczęły np. dojeżdżać z podwarszawskich miejscowości do stołecznych szkół, przygotowaliśmy poradnik, w którym podpowiadamy gdzie i na jakich zasadach można korzystać ze „Wspólnego biletu". Przyglądamy się także, w jaki sposób zasady integracji taryfowej rozwiązano w wybranych aglomeracjach europejskich.

Sieć była niedotarta, połączenia miały niedoskonałości. Powszechne było wypadanie odbieraków prądu. Na przygotowanie do właściwego oddania nie było czasu. Pomimo tych trudności 1 czerwca 1983 roku o godzinie 4.08 kierowca Cezary Zieliński wyjechał jako pierwszy na trasę – wspominało, na łamach gazety zakładowej, kierownictwo piaseczyńskiej zajezdni uruchomienie warszawsko-piaseczyńskiej linii trolejbusowej. **Trolejbusy kursowały do końca sierpnia 1995 roku – właśnie minęło 20 lat od likwidacji linii**. Na łamach rubryki **„Z kart historii komunikacji" przybliżamy historię linii, „ziutków" i „szwajcarów"**.

We wrześniowym numerze iZTM przygotowaliśmy także **niespodziankę dla najmłodszych pasażerów komunikacji miejskiej**. Na ostatnich stronach znajdziecie wskazówki, jak można przenieść się w czasie i sprawdzić, jak wiele lat temu podróżowano po Warszawie.

Zachęcamy do lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Przygotowanie: Zespół prasowy ZTM

Skład: Maciej Beister

Nakład: 9199

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.ztm.waw.pl

 www.facebook.com/ztm.warszawa

 www.twitter.com/ztm_warszawa

 www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Komunikacja po wakacjach

31 sierpnia zostało wznowione kursowanie linii tramwajowej 31 oraz zostały przywrócone podstawowe częstotliwości kursowania tramwajów w godzinach szczytu komunikacyjnego – co 4 i co 8 minut. Dla większości linii autobusowych wakacyjne zmiany przestały obowiązywać 1 września. Metro – od 1 września – w godzinach szczytu komunikacyjnego kursuje na pierwszej linii co 2 minuty 20 sekund, a na drugiej co 2 minuty 50 sekund.

Tramwaje

31 sierpnia zostało przywrócone kursowanie linii **31**. Jednocześnie zaczęła obowiązywać podstawowa częstotliwość kursowania tramwajów. Tramwaje linii **2** i **9** w godzinach szczytu podjeżdżają na przystanki **co 4 minuty**, a linii **7**, **11**, **14**, **15**, **18**, **20**, **22**, **23**, **25**, **28** **co 8 minut.**



Autobusy

1 września na stołeczne ulice nie wróciły po wakacjach linie **307** i **423**. Wozy z linii 307 zostały skierowane do obsługi linii **177**. Zmiana ta została wprowadzona w porozumieniu z Urzędem Dzielnicy Ursus. Autobusy z linii **423** – zgodnie w wnioskami mieszkańców Pragi – zostały skierowane do obsługi linii **523**. Autobusy tej linii – po zasileniu dodatkowymi wozami – kursują w godzinach szczytu komunikacyjnego **co 6 minut**.



Wakacyjne rozkłady jazdy – ze względu na przerwę wakacyjną w szkołach wyższych trwającą do końca września – zostaną utrzymane dla linii: **114**, **118**, **141**, **159**, **179**, **185**, **188**, **193** i **503**.

Zmiany w kursowaniu zostały wprowadzone dla linii: **105**, **163**, **306** i **523**.

Na warszawskie ulice wróciły linie **304**, **315**, **319**, **320**, **334**, **356**, **379**, **412** i **E-3**.

Przez autobusy linii **120** i **162** są realizowane kursy oznaczone w rozkładach jazdy literami „f", „c" i „s", a przez autobusy linii **115**, **121**, **153**, **163**, **164**, **211** i **326** kursy szkolne.

Powakacyjne rozkłady jazdy obowiązują dla linii: **102**, **105**, **109**, **110**, **126**, **131**, **132**, **139**, **152**, **155**, **170**, **171**, **178**, **191**, **202**, **338**, **501**, **502**, **503**, **511**, **518**, **519**, **522**, **527**, **E-2**, **E-5**, **E-7**, **700**, **701**, **704**, **708**, **709**, **710**, **712**, **713**, **714**, **715**, **718**, **719**, **720**, **722**, **723**, **724**, **727**, **729**, **730**, **731**, **735**, **738**, **739**, **742** i **805**.

Metro

Od 1 września na obu liniach metra zaczną obowiązywać powakacyjne rozkłady jazdy. Na linii **M1** pociągi w godzinach porannego szczytu kursują częściej niż przed przerwą wakacyjną – nie co 2 min 30 sekund, tylko **co 2 minuty 20 sekund**. Pociągi metra na linii **M2** będą podjeżdżają na stacje co **2 minuty 50 sekund**.



Remont torów na Bródnie i Pradze-Północ

30 sierpnia rozpoczął się remont torów tramwajowych na Bródnie i Pradze Północ. Podczas pierwszego etapu nie kursują tramwaje 3, 4, 23, 25 i 41. Pasażerów wożą zastępcze linie autobusowe i dwukierunkowe tramwaje. Na tory wyjechały też dwie uzupełniające linie tramwajowe. Rejon prac omijają dzienne i nocne linie autobusowe.

Podczas pierwszego etapu remontu torowiska zamknięty został odcinek pomiędzy przystankiem Budowlana a pętlą Żerań Wschodni. Prace są również prowadzone na ulicy 11 Listopada i Czynszowej.

W związku z remontem nie kursują linie **3**, **4**, **23**, **25** i **41**. Objazdami kursują też autobusy linii: **114**, **126**, **166**, **169**, **170**, **204**, **338**, **414**, **N03**, **N14** i **N64**.

Podczas prowadzonych prac linia tramwajowa **1** jest obsługiwana - tak jak podczas remontu na ulicy Grójeckiej linia 79 - tramwajami dwukierunkowymi. Rozjazd nakładkowy zamontowany został na ulicy Matki Teresy z Kalkuty.

Pasażerowie skorzystać mogą z dwóch uzupełniających linii tramwajowych: **73** i **74** oraz z zastępczych linii autobusowych **Z-3**, **Z-4**, **Z-5** i **Z23**.

Szczegóły można sprawdzić **tutaj**



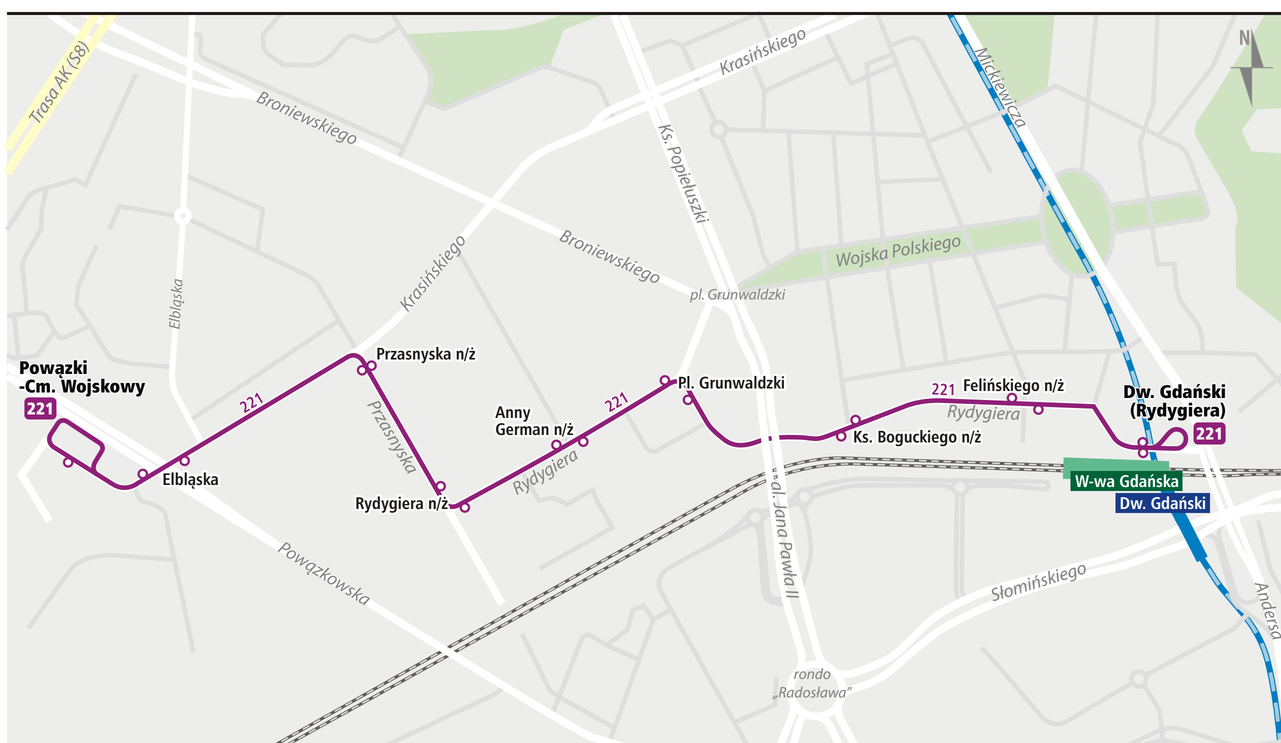


Nowa linia 221 na ulicy Rydygiera

1 września na ulice Żoliborza wyjechała nowa linia autobusowa 221. Szczególnie przydatna jest dla mieszkańców osiedli przy ulicy Rydygiera, którzy szybko i wgodnie dojeżdżają nią do metra.

Autobusy linii **221** wyjechały na trasę 1 września, od początku kursowania linii dziennych. Podjeżdżają na przystanki **co 15 minut w godzinach szczytu** oraz **co 20 minut poza szczytem i w weekendy**.

Nowa linia łączy stację metra Dworzec Gdański z Cmentarzem Wojskowym na Powązkach. Trasę nowej linii wybrali mieszkańcy okolicznych osiedli w konsultacjach społecznych, które odbyły się latem 2014 roku. Nowe przystanki zostały wybudowane przez Urząd Dzielnicy Żoliborz, która zarządza ulicami Rydygiera oraz Przasnyską.



Więcej pociągów na pierwszej linii metra

Od początku września pociągi na pierwszej linii metra jeżdżą częściej. Na trasie jest też więcej składów. Metro Warszawskie uruchomiło nowy system sterowania ruchem.

Na linii **M1 od 1 września pociągi w godzinach szczytu pomiędzy godz. 6.00 a 9.00 kursują częściej niż przed przerwą wakacyjną – nie co 2 min 30 sekund, tylko co 2 min 20 sekund**. Zwiększona została liczba składów na linii – z 33 do 36. Zwiększenie częstotliwości pozwoliło na **rozszerzenie oferty przewozowej o około 2,5 tys. miejsc na godzinę**. Dodatkowa liczba miejsc na takim poziomie jest porównywalna z możliwościami przewozowymi linii autobusowej kursującej co 3,5 minuty i obsługiwanej przegubowymi wozami.

Było to możliwe dzięki zmodernizowaniu urządzeń sterowania ruchem pociągów, zamontowanych na I linii warszawskiego metra oraz montażu potrzebnych urządzeń w pociągach serii 81 oraz Metropolis. Semafory w tunelach na I linii zostały na stałe wyłączone, a ruch pociągów odbywa się w oparciu o system SOP-2W z sygnalizacją kabinową. Umożliwia ona prowadzenie składów w mniejszych odstępach.



Od września więcej „elek". Kursują w Kampinosie i Kobyłce

1 września Zarząd Transportu Miejskiego, wraz z podwarszawskimi gminami, uruchomił trzy nowe linie lokalne „L". Pojawiły się one na terenie gmin Kampinos i Kobyłka. W planach są kolejne dwie linie, które będą wozić pasażerów w gminie Góra Kalwaria. Na trasy wyjadą jeszcze tej jesieni.



1 września ZTM uruchomił trzy linie: **L29**, **L26** i **L27**. Pierwsza z nich obsługuje mieszkańców gminy Kampinos i jedzie trasą: **LESZNO** – Sochaczewska – Chopina – Wilkowa Wieś – Wiejca – Kampinos: Chopina – Niepokalanowska – **KAMPINOS**.

Kolejne dwie linie kursują w gminie Kobyłka na trasach:

- **L26: URZĄD MIASTA/ZIELONKA/** – Lipowa – Wolności – Kobyłka: Szeroka – Marecka – Zagańczyka – Olszewskiego – Kordeckiego – Nadmeńska – Zagańczyka – Napoleona – (powrót: Konowrockiego – Zagańczyka) – Żymirskiego – Pieniążka – Jana Pawła II – Reja – Kossaka – Wołomińska – Ręczajska – Nadarzyńska – Bohaterów Ossowa – Rondo Cudu nad Wisłą – **RONDO CUDU NAD WISŁĄ**
- **L27: SZKOLNA /NADMA/** – Szkolna – Nowa – Czarna (powrót: Stara – Szkolna) – Stara – Kobyłka: Bolesława Chrobrego – Kazimierza Wielkiego – Krechowieck (powrót: Dojazdowa – Pionierska – Wiesławska) – Załuskiego – Wołomin: Armii Krajowej – Okopowa – Gdyńska – **SZPITAL POWIATOWY** – Kochanowskiego – Okopowa – Armii Krajowej – Kobyłka: Wołomińska – Żymirskiego – Konowrockiego – Napoleona – Jasińskiego – **PKP KOBYŁKA OSSÓW** (powrót: Jasińskiego – Emilii Plater – Napoleona).

Jeszcze tej jesieni planowane jest uruchomienie kolejnych dwóch linii lokalnych na terenie gminy Góra Kalwaria. Autobusy kursować będą na trasach: Góra Kalwaria – Krzaki Czaplinkowskie – Czachówek oraz Baniocha – Szymanów – Konstancin-Jeziorna. ■

Już ponad 500 nowoczesnych wiat na warszawskich ulicach

W nocy z 13 na 14 sierpnia ustawiono pięćsetną wiatę przystankową w ramach projektu „Przystanek komunikacji miejskiej". Planowany termin zakończenia montażu wszystkich 1580 nowoczesnych wiat to koniec 2016 roku.

Pięćsetna wiata stanęła na przystanku tramwajowym Królikarnia 06. Gdy zamykaliśmy ten numer iZTM, **przy warszawskich ulicach stało już 567 nowych wiat**.

Projekt „Przystanek komunikacji miejskiej" jest realizowany w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Koncesjonariusz – firma AMS planuje do końca 2016 roku ustawić na własny koszt 1580 nowych wiat w trzech rodzajach: konkursowe, konserwatorskie i seryjne. Wiaty konkursowe (413 sztuk) – zaprojektowane w ramach konkursu zorganizowanego w 2006 roku przez Urząd m.st. Warszawy – są ustawiane w reprezentacyjnych miejscach stolicy i kluczowych komunikacyjnie lokalizacjach. Wiaty konserwatorskie (212 sztuk) powstały z myślą o obszarach objętych nadzorem Stołecznego Konserwatora Zabytków. 955 wiat seryjnych zajmie miejsca przy głównych trasach miejskich poza ścisłym centrum stolicy. ■



Jak korzystać ze „Wspólnego biletu”

„Wspólny bilet” to najwygodniejszy sposób na podróżowanie po Warszawie i jej najbliższych okolicach – wystarczy odpowiedni bilet ZTM i można wsiadać nie tylko do autobusów, tramwajów, SKM i metra, ale również do pociągów Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Jak zatem korzystać ze „Wspólnego biletu”?

Jaki bilet?

Na początku trzeba oczywiście kupić bilet. W ramach specjalnej oferty, jaką jest „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD”, obowiązują bilety ZTM:

- 90-dniowe
- 30-dniowe
- dobowe
- weekendowe
- weekendowe grupowe
- bilet seniora
- bilety dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci.

Dokąd ze „Wspólnym biletem”?

Z ważnym biletem można już śmiało wsiadać do pociągu. Trzeba jednak wcześniej upewnić się, czy pociąg obsługiwany jest przez Koleje Mazowieckie lub Warszawską Kolej Dojazdową, ponieważ oferta jest ważna w składach tych dwóch przewoźników. „Wspólny bilet” funkcjonuje na określonym obszarze. W pociągach KM graniczne stacje to:

- Sulejówek Miłosna
- Śródborów
- Zalesie Górne
- Pruszków
- Płochocin
- Legionowo Przystanek
- Legionowo Piaski
- Warszawa Zacisze-Wilno.

Pociągami WKD, korzystając z biletów obowiązujących w ofercie „Wspólny bilet”, można jeździć na trasie Warszawa Śródmieście WKD – Opacz.

Aby skasować lub aktywować bilet w pociągu KM, jeżeli nie ma w nim kasownika, trzeba udać się do kierownika pociągu.

Gdzie skasować?

Bilet musi oczywiście zostać skasowany. Jeżeli wcześniej korzystaliśmy z innych środków transportu publicznego, to z pewnością bilet na karcie miejskiej został aktywowany, a bilet kartonikowy ma nadruk z kasownika lub bramki w metrze.

Jeżeli jednak kupiliśmy bilet przed chwilą, możemy go skasować w kasownikach, które zamontowane są na wybranych stacjach, w pociągach KM obsługujących linię na Lotnisko Chopina, bądź u kierownika pociągu. Aby się do niego zgłosić należy wejść do pociągu pierwszymi drzwiami. Kierownik aktywuje bilet na WKM, a na bilecie kartonikowym wpisze datę, godzinę i przystawi stempel. Taki bilet, o ile nie minie termin jego ważności, obowiązuje później w innych środkach transportu ZTM.

Jeżeli podróż rozpoczynamy od pociągu WKD, to aktywować lub skasować bilet można na przystankach: Warszawa Śródmieście WKD, Warszawa Ochota, Warszawa Zachodnia oraz w sklepie przy ulicy Ryżowej 83, który znajduje się tuż obok stacji Opacz.

Gdzie kończy się pierwsza strefa?

W pociągach, podobnie jak w autobusach i składach SKM, obowiązują strefy biletowe: pierwsza i druga. Pierwsza strefa obejmuje granice Warszawy i obowiązują w niej wszystkie bilety ZTM. Druga strefa to miejscowości poza Warszawą. W strefie drugiej podróżować należy z biletami, które przeznaczone są dla drugiej bądź dla obu stref. Stacjami granicznymi są:

- Warszawa Ursus Niedźwiadek
- Warszawa Gołąbki
- Warszawa Choszczówka
- Warszawa Wola Grzybowska
- Warszawa Falenica
- Warszawa Jeziorki.

„Wspólny bilet" funkcjonuje na określonym obszarze. Jednym z przystanków granicznych jest Warszawa Zacisze-Wilno



Aby kontynuować podróż po opuszczeniu strefy, w której obowiązuje nasz bilet – trzeba kupić odpowiedni bilet KM.

W przypadku WKD cała trasa „Wspólnego biletu" znajduje się w pierwszej strefie.

W pociągach honorowane są wszystkie, obowiązujące w komunikacji nadzorowanej przez ZTM, uprawnienia do ulg i bezpłatnych przejazdów. Sprawdzić je można na stronie Zarządu Transportu Miejskiego, w zakładce ***bilety i opłaty***.



Bezproblemowo w drodze na lotnisko

Szczególne zasady obowiązują w pociągach kursujących do stacji Warszawa Lotnisko Chopina. W pociągach linii RL Kolei Mazowieckich na odcinku Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Płudy można podróżować na podstawie wszystkich biletów z taryfy ZTM, również jednorazowych i czasowych.

W pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej – linii S2 na odcinku Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Wschodnia i S3 na odcinku Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Płudy, ważne są wszystkie bilety z taryfy Kolei Mazowieckich. Kontrolerzy, podczas sprawdzania biletów w pociągach SKM poproszą posiadacza biletu z taryfy KM zakodowanego na Karcie Mazowieckiej o okazanie „Potwierdzenia sprzedaży", poświadczającego zakodowanie określonego biletu.

Należy pamiętać, że bilety ZTM nie obowiązują w pociągach spółek PKP Intercity S.A. oraz Przewozy Regionalne sp. z o.o.

tekst: Wiktor Paul

Pociągi to też komunikacja miejska

Pociągi w Warszawie na części linii kursują częściej niż metro w niektórych europejskich miastach. O „Wspólnym bilecie" – jego początkach, największych zaletach i planach rozwoju opowiadają: **Daniel Złamal** i **Maciej Florczak z Sekcji Linii Strefowych ZTM** oraz **Marek Chmurski** reprezentujący **Samodzielne Stanowisko ds. Kolei ZTM**.

Podobno „Wspólny bilet" powstał niejako przez przypadek.

Maciej Florczak: Coś w tym jest. W 2002 roku zawalił się wiadukt nad torami kolejowymi w Alejach Jerozolimskich. Skutkowało to bardzo poważnymi utrudnieniami drogowymi, a najkrócej mówiąc – mieszkańcy Ursusa korzystający na co dzień z samochodów i autobusów zostali odcięci od centrum Warszawy. Wówczas „przypomniano sobie", że przez Ursus i Włochy kursują pociągi PKP, a dodatkowo podjeżdżają na stacje często. Dosyć szybko udało się podpisać umowę z PKP Przewozami Regionalnymi, na podstawie której można było podróżować pociągami z biletami ZTM. Rozwiązanie przyjęło się i mieszkańcy Ursusa szybko przekonali się do pociągów, którymi w kilkanaście minut mogli dojechać do Śródmieścia.

Daniel Złamal: Pamiętam, że na „Wspólnym bilecie" można było podróżować pociągami osobowymi spółki PKP Przewozy Regionalne. Konduktorzy, zwłaszcza ci na służbach spoza rejonu Warszawy, np. z Olsztyna, obsługujący składy byli niekiedy bardzo zdziwieni widząc, być może pierwszy raz, Warszawską Kartę Miejską.

Maciej Florczak: Umowa z PKP Przewozami Regionalnymi wygasła w kwietniu 2003 roku, a na kolejną trzeba było poczekać do 2005 roku. Przyczyną przerwy w funkcjonowaniu oferty były rozbieżne oczekiwania pomiędzy m.st. Warszawą a PKP dotyczące zobowiązań finansowych.

Marek Chmurski: W 2005 roku została podpisana umowa z Kolejami Mazowieckimi, które powołano w miejsce Mazowieckiego Zakładu PKP Przewozów Regionalnych. Na jej podstawie osoby posiadające okresowe bilety ZTM mogły podróżować pociągami KM na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Ursus. Już w styczniu 2006 roku oferta obowiązywała na rozszerzonym obszarze ograniczonym stacjami: Warszawa Wschodnia, Warszawa Jeziorki, Warszawa Ursus i Warszawa Gołąbki.

Maciej Florczak: Niewiele osób pewnie pamięta, że w początkowym okresie pasażerowie chcący korzystać z oferty kolejowej musieli dopłacać do biletu ZTM – najpierw 10 zł, a później 5 zł. Ostatecznie zrezygnowano z dodatkowych opłat wraz z końcem 2006 roku.

Na ofertę „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD" obejmującą obszar zbliżony do obecnego trzeba było jednak poczekać do 2009 roku.

na zdjęciu powyżej: od lewej: Marek Chmurski, Maciej Florczak i Daniel Złamal



Pociągami Kolei Mazowieckich można podróżować na podstawie „Wspólnego biletu". Pierwsza umowa z kolejowym przewoźnikiem została podpisana w 2005 r., a oferta obowiązywała na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Ursus

Maciej Florczak: Rzeczywiście, stabilny, szeroki zakres oferty udało się wypracować do 2009 roku. Dodatkowo w 2007 roku do oferty włączono usługi Warszawskiej Kolei Dojazdowej na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Warszawa Salomea. Obecnie pociągami WKD – na podstawie „Wspólnego biletu" – można podróżować od stacji Warszawa Śródmieście WKD do Opaczy.

Marek Chmurski: W przypadku Kolei Mazowieckich od 2009 roku zaszło kilka zmian. Najistotniejsza to zawieszenie funkcjonowania oferty na linii wołomińskiej. Obecnie obszar obowiązywania oferty ograniczony jest stacjami: Sulejówek Miłosna, Śródborów, Zalesie Górne, Pruszków, Płochocin, Legionowo Przystanek, Legionowo Piaski i Warszawa Zacisze-Wilno.

Od 2007 r. „Wspólny bilet" obowiązuje także w pociągach Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Obecnie bilety ZTM są honorowane na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Opacz



Daniel Złamal: W 2007 roku większość samorządów była od razu za rozszerzeniem strefy „Wspólnego biletu" na obszar poszczególnych gmin. Dostrzegano w tym szansę dla swoich mieszkańców na usprawnienie dojazdu do stolicy, a tym samym podniesienie jakości życia w gminie. Co to dużo mówić, dobry transport publiczny przekłada się na wymierne korzyści, takie jak zmniejszenie zatłoczenia dróg, wzrost cen nieruchomości, rozwój inwestycji i ogólną poprawę mobilności mieszkańców.

Kto i co zyskuje na „Wspólnym bilecie"?

Maciej Florczak: Zgodnie z założeniami oferty zyskują przede wszystkim mieszkańcy stołecznych dzielnic oddalonych od centrum miasta oraz osoby dojeżdżające do stolicy z podwarszawskich miejscowości. Integracja taryfowa rozszerza ofertę transportu zbiorowego – do autobusów, tramwajów i metra dołączyły pociągi. Wcześniej kolej, często kursująca z bardzo dużą częstotliwością była pomijana przez mieszkańców np. Ursusa, Falenicy czy Rembertowa ze względu na konieczność zakupu dodatkowego biletu.

Marek Chmurski: To naturalne, że chcemy jak najmniej czasu poświęcać na podróże, więc warszawiaków – jak tylko pojawiły się zalążki integracji taryfowej – nie trzeba było długo przekonywać do korzystania z pociągów. Przekonane do nich były także władze Warszawy, o czym świadczy choćby powołanie w 2005 roku Szybkiej Kolei Miejskiej. Był to w pewnym sensie wynik fiaska rozmów z PKP. Niestety wraz z wyjazdem na tory pierwszych pociągów SKM pojawiły się problemy. Na stacje zaczęły podjeżdżać dwa rodzaje pociągów – Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej. To pociąg, i to pociąg, ale niestety obowiązywały w nich różne

bilety. Z czasem do pociągów SKM nie sposób było już wejść, a w pociągach KM były jeszcze wolne miejsca. To utwierdziło wszystkich w przekonaniu, że największym problemem nie jest standard pociągów, ani wymagający niekiedy korekty rozkład jazdy, ale brak przejrzystej, prostej i wspólnej taryfy biletowej.

Daniel Złamal: Zyskał też organizator transportu. Z linii autobusowych, których trasy pokrywają się z pociągami można było wycofać pojazdy i skierować je do obsługi najbardziej obciążonych linii kursujących na trasach, w sąsiedztwie których nie funkcjonuje komunikacja szynowa. Zmiany środka transportu dokonali sami pasażerowie – wybierali transport kolejowy zamiast autobusów utykających w korkach drogowych. Dzięki stworzeniu odpowiedniej oferty kolejowej oraz zwiększeniu roli kolei w systemie transportowym m.st. Warszawy i gmin ościennych, obecnie w wybranych korytarzach transportowych, nie ma potrzeby jednoczesnego utrzymywania tak dużej podaży miejsc w liniach autobusowych obsługujących m.in. dzielnice Rembertów, Ursus, Wawer oraz miasta Ożarów Mazowiecki i Legionowo.

Od 2013 r. dostępny jest przystanek kolejowy Warszawa Zacisze-Wilno, wybudowany przez firmę Dom Development w sąsiedztwie osiedla mieszkaniowego „Wilno”



Maciej Florczak: Warto też dodać, że kolej jako część systemu komunikacji miejskiej nie jest wynalazkiem, który zadebiutował na przełomie XX i XXI wieku. Urbaniści projektując miasto w latach 20. i 30. XX wieku uwzględniali koleje jako środek transportu mieszkańców. Jednocześnie rozwój kolei planowano w taki sposób, aby spełniały one potrzeby warszawiaków. Świadczy o tym choćby uruchomiona w 1933 roku linia średnicowa łącząca Warszawę Główną z Warszawą Wschodnią. W latach 30. XX wieku rozpoczęto także elektryfikację Warszawskiego Węzła Kolejowego, co zdecydowanie poprawiło czasy przejazdu. Odwrót od kolei nastąpił dopiero w latach 60. XX wieku, gdy popularność zaczęła zyskiwać teoria, że kolej nie jest częścią miasta. Przyszłość komunikacji miejskiej miała należeć do transportu drogowego.

Lata doświadczeń pokazały jednak, że transport drogowy narażony jest na duże utrudnienia, a poza tym nie idzie w parze z ochroną środowiska naturalnego.

Maciej Florczak: Kolej funkcjonuje na podobnej zasadzie jak metro. Nie dotyczą jej korki i utrudnienia w ruchu drogowym, a tym samym umożliwia szybkie przemieszczanie się. Warto pamiętać, że pociągi w Warszawie na części linii kursują częściej niż metro w niektórych europejskich miastach.

Marek Chmurski: Wracając do poprzedniego pytania, kto zyskuje na „Wspólnym bilecie” – oczywiście pasażerowie, a w dłuższej perspektywie korzyści będziemy czerpać wszyscy. Kolej w krótkim czasie może przewieźć dużą liczbę osób. Każda z tych osób to potencjalny kierowca, który zrezygnował z samochodu. Ograniczenie liczby aut na ulicach to mniejsze natężenie ruchu w miastach, mniej zanieczyszczeń i czystsze powietrze.

Daniel Złamal: Kolej regionalna jest środkiem transportu o największej zdolności przewozowej i prędkości komunikacyjnej, wynoszącej ok. 25 km na godz. Rozbudowa systemu komunikacji szynowej to na razie jedyny sprawdzony sposób ograniczania korków drogowych oraz szkodliwej emisji spalin. Zaryzykowałbym twierdzenie, biorąc pod uwagę tabor naszej SKM-ki, że na tle miast europejskich, w wybranych korytarzach transportowych mamy w Warszawie jedną z najnowocześniejszych kolei w Europie.

Rozmawialiśmy już o zaletach „Wspólnego biletu”. Nie da się jednak pominąć trudności, które towarzyszą utrzymaniu i rozwojowi oferty. Co jest największym problemem?

Marek Chmurski: „Wspólny bilet” jest inicjatywą oddolną, która bazuje na porozumieniach międzygminnych. Podwarszawskie gminy podpisują z ZTM Warszawa porozumienia, na podstawie których organizujemy dla ich mieszkańców

komunikację zbiorową. Gminy płacą za to określone kwoty. W następnej kolejności my rozliczamy się z Kolejami Mazowieckimi. Generalna zasada jest taka, że gminy ponoszą 40 proc. kosztów organizacji komunikacji na ich terenie, a stawka jest uzależniona m.in. od warunków wynegocjowanych w Kolejach Mazowieckich. To pokazuje, jak złożony i wieloetapowy jest to proces. Do utrzymania oferty i jej rozwoju konieczna jest współpraca wielu niezależnych podmiotów. Nie bez znaczenia jest też sytuacja finansowa samorządów w danej chwili. Pozostaje jeszcze kwestia rozbieżności w taryfach biletowych ZTM i KM, co niekiedy skutkuje tym, że dla pasażerów korzystniejszy jest zakup dwóch biletów – oddzielnie na kolej i komunikację miejską, niż jednego w ramach „Wspólnego biletu".

Maciej Florczak: Tak, jak wspomniał Marek „Wspólny bilet" jest inicjatywą oddolną, a tym samym brakuje odpowiednich uregulowań prawnych, które ułatwiały organizację komunikacji zbiorowej na obszarze szerszym niż Warszawa. Najlepszym rozwiązaniem wydaje się być przyjęcie ustawy, która w pewnym sensie nakaże powołanie instytucji odpowiedzialnej za transport publiczny w całej aglomeracji. Jednocześnie wszystkie podmioty będą zobowiązane do partycypowania w kosztach jej uruchamiania. W części państw europejskich organizacja i rozwój komunikacji zbiorowej w aglomeracjach są dotowane z budżetu centralnego. Przykładowo w Paryżu rozwiązano to za pomocą podatku transportowego płaconego przez firmy mające siedziby w mieście.

Daniel Złamal: Można przyjąć stwierdzenie, że Warszawa wyprzedziła w swoich działaniach stosowne ustawy, które systemowo mogłyby rozwiązać bolączki organizacji transportu w aglomeracjach. To co obecnie funkcjonuje było możliwe tylko i wyłącznie dzięki partnerskiej postawie władz

14WE – pierwsze składy zakupione do obsługi SKM





Przystanek kolejowy Warszawa Ursus-Niedźwiadek został oddany do użytku w 2014 r.

poszczególnych samorządów. Dobry transport, niestety, odpowiednio dużo kosztuje.

Czy to oznacza, że bez odpowiedniego ustawodawstwa „Wspólny bilet" zniknie i wrócimy do stanu sprzed kilku lat? Inny bilet na komunikację miejską i inny na pociągi?

Maciej Florczak: Byłoby to bardzo niekorzystne rozwiązanie, zaprzepaszczenie wielu lat pracy i jednocześnie wymierna strata dla pasażerów. Wiemy, że oferta ma pewne niedoskonałości, ale to nie oznacza, że należy od niej odejść, tylko trzeba nad nią stale pracować oraz szukać nowych możliwości i rozwiązań.

Marek Chmurski: Na koniec dodam optymistycznie, że m.in. dzięki „Wspólnemu biletowi" przywróciliśmy pociągi Warszawie. Korzystamy nie tylko z zastanej infrastruktury, ale powstaje też nowa. Ostatnie lata to dwa nowe przystanki kolejowe w Warszawie – Zacisze-Wilno i Ursus Niedźwiadek. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK w najbliższych latach planuje modernizację Warszawskiego Węzła Kolejowego i budowę kolejnych nowych stacji. Myślę, że warszawiacy będą chętnie korzystać z nowych przystanków kolejowych, szczególnie tych zlokalizowanych przy ulicy Obozowej i Powązkowskiej. W planach jest także integracja obecnej stacji Warszawa Koło z planowaną stacją II linii metra Młynów.

Daniel Złamal: Z niecierpliwością wypatruję uchwalenia stosownych ustaw, które pozwolą pozyskać środki na rozbudowę obecnego systemu transportu kolejowego zintegrowanego z autobusową komunikacją dowozową. Być może powstaną nowe strefy biletowe... Wszystkim nam zależy, aby przemieszczanie się po stale rozbudowującej się aglomeracji było jeszcze sprawniejsze.

Rozmawiała: Magdalena Potocka



fot. www.zvon.de

„Wspólne" podróże po aglomeracjach Europy

Integracja taryfowa między różnym przewoźnikami i podsystemami transportu publicznego jest powszechnym udogodnieniem stosowanym w wielu europejskich aglomeracjach. Często rozwiązania takie są narzucane przez stosowne ustawy i rozporządzenia przyjmowane na szczeblu krajowym.

ZVON + Euro Nysa

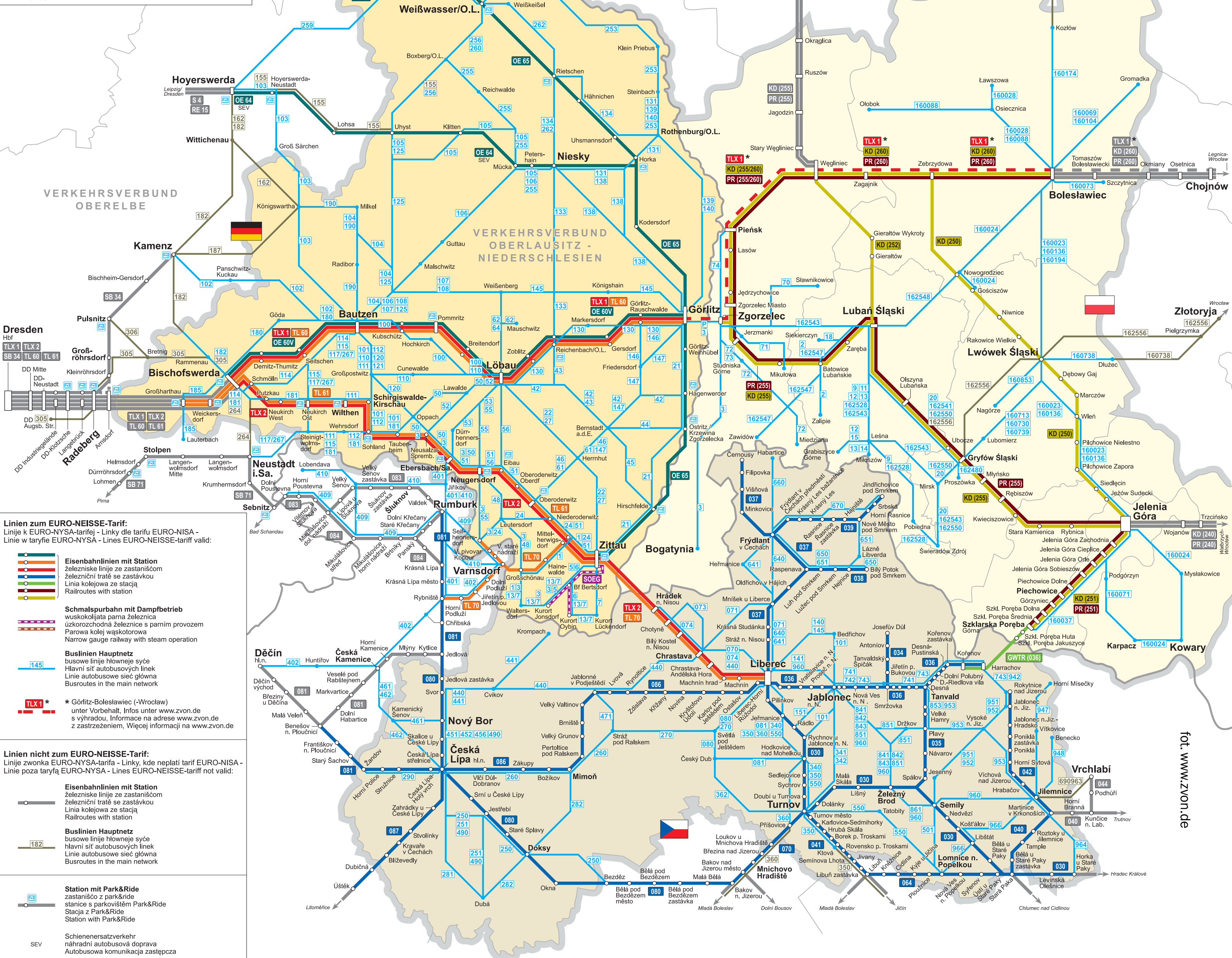
Związek Komunikacyjny Górnych Łużyc i Dolnego Śląska jest przykładem związku taryfowego o zasięgu międzynarodowym. **Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)** jest siecią zintegrowanych połączeń komunikacyjnych obsługujących rejony Górnych Łużyc, Dolnego Śląska oraz Saksonii.

Podstawowa oferta ogranicza się do dwóch hrabstw – Bautzen oraz Görlitz. Podróżujący, którzy korzystają z biletów emitowanych przez ZVON mają do dyspozycji komunikację składającą się z autobusów miejskich, regionalnych, tramwajów oraz kolei.

To jednak nie wszystko. ZVON przygotował dodatkową ofertę, wykraczającą swoim zasięgiem poza granice Niemiec. Jest to Bilet turystyczny EURO-NYSA. Ten jednodniowy (ważny do godz. 4.00 dnia następnego) bilet ważny jest na całym obszarze ZVON, w całym kraju Libereckim w Czechach oraz w wybranych powiatach Dolnego Śląska – bolesławieckim, jeleniogórskim, lubańskim, lwóweckim i zgorzeleckim. Po naszej stronie pasażerowie mają do dyspozycji pociągi Przewozów Regionalnych i Kolei Dolnośląskich, regionalne linie PKS Bolesławiec, PKS Lubań i F.H.U. Bielawa, wybrane połączenia PKS Jelenia Góra oraz komunikację miejską w Bolesławcu i Jeleniej Górze.



fot. www.zvon.de



Linie objęte ofertą Euro-Nysa

fot. www.zvon.de

VBB Berlin – Brandenburg

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) to lokalny organizator transportu publicznego działający na obszarze Brandenburgii oraz Berlina. Jednostka powstała na mocy podpisanego w 1990 roku Kontraktu Unifikacji Niemiec, mającego na celu zjednoczenie Berlina z otaczającą go Brandenburgią oraz utworzenie na ich terenie siatki połączeń transportowych.

Główne zadania VBB to zarządzanie około 40 przewoźnikami wykonującymi przewozy w ramach sieci komunikacji publicznej, tworzenie spójnego systemu taryfowego oraz nadzór nad prowadzonymi usługami. Dodatkowo VBB wspomaga lokalne władze, odpowiedzialne za komunikację we własnych regionach, w planowaniu oraz zarządzaniu siatką regionalnych połączeń kolejowych.

VBB organizuje i nadzoruje przewozy wykonywane przez autobusy miejskie i regionalne, tramwaje, trolejbusy, metro (U-Bahn), kolej miejską (S-Bahn), pociągi regionalne i dalekobieżne oraz regularnie kursujące promy, obsługiwane niekiedy przez kilkuosobowe łódki.

W ramach całej sieci VBB można wyróżnić wielu mniejszych organizatorów powołanych przez władze lokalne. Na przykład w Berlinie działa miejski zakład komunikacyjny BVG, który zarządza, wykonuje oraz zleca przewozy w ramach swojego terytorium. Taryfowo obszar został podzielony na trzy strefy biletowe – A, B i C, gdzie strefa A obejmuje dzielnice centralne (wewnętrzną część Ringu), strefa B pozostałe dzielnice miasta, zaś w strefie C znajdują się tereny podmiejskie. Podobny podział na strefy zastosowano też w innych miastach na terenie landu. Dodatkowo, w ramach berlińskiej

fot. Transport for London



VBB taryfowo integruje wiele środków transportu publicznego. Z biletami VBB możemy podróżować m.in. tramwajami w Berlinie, Poczdamie i Frankfurcie nad Odrą, autbusami miejskimi i regionalnymi, koleją miejską i metrem w Berlinie, koleją regionalną Deutsche Bahn, a także promami i statkami

strefy C mieszczą się również wszystkie strefy biletowe pobliskiego Poczdamu.

Dzięki integracji taryfowej możliwe stało się podróżowanie na tym samym bilecie komunikacją lokalną, niezależnie od uruchamiającego ją regionu i przewoźnika, który ją obsługuje. Zdarzają się nawet przypadki linii obsługiwanych przez operatorów pochodzących z różnych hrabstw, np. linie 107 i 136 łączące północno-zachodni rejon Berlina z Oranienburgiem. Można tam spotkać zarówno pojazdy z Oranienburga (OVG) jak i Berlina (BVG).

Kolejną ciekawą ofertą w ramach regionu jest oferta turystyczna Kolei Niemieckich (DB) w postaci biletu **Brandenburg-Berlin-Ticket**. Pod tą nazwą kryje się bilet jednodniowy ważny od godziny 9.00 (w weekendy i święta od 0.00) do 3.00 dnia następnego. Oprócz podstawowego obszaru działania VBB, z tym biletem można podróżować również do wybranych miast poza Brandenburgią, a nawet do Szczecina oraz korzystać z tamtejszej komunikacji miejskiej. Jednocześnie na bilecie może podróżować do pięciu osób, a ceny biletu ważnego w dzień zaczynają się od 29 euro.

fot. Leszek Peczyński



Dzięki biletom emitowanym przez VBB możliwe jest podróżowanie berlińskimi kolejami S-Bahn, obsługiwanymi przez koleje państwowe Deutsche Bahn DB

fot. Transport for London



Oyster Londyn

Londyn, liczący ponad 8 mln mieszkańców, posiada jeden z największych i najstarszych systemów transportu publicznego na świecie. Londyńczycy korzystają z wielu różnorodnych środków komunikacji, które często zarządzane są przez różne przedsiębiorstwa. Organizacją transportu i integracją taryfową zajmuje się powołana w tym celu jednostka urzędu miasta – **Transport for London (TfL)**.

Od 2003 roku mieszkańcy stolicy Wielkiej Brytanii mogą korzystać z elektronicznego nośnika biletów okresowych – elektronicznej karty Oyster. Umożliwia ona podróżowanie wszystkimi autobusami miejskimi, liniami metra, tramwajami, pociągami Overground (odpowiednik naszej SKM) oraz pociągami DLR (Docklands Light Railway - system automatycznie sterowanych pociągów obsługujących obszar wschodniego Londynu). Oyster ważna jest też w wybranych pociągach pospiesznych obsługiwanych przez innych przewoźników.

VVO, czyli zintegrowana Saksonia

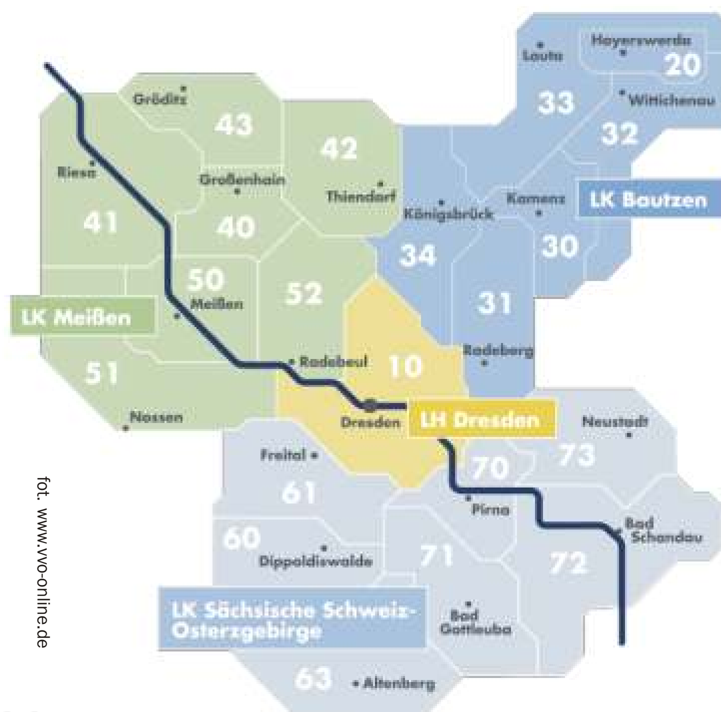
Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), czyli związek komunikacyjny Górnej Łaby to organizacja skupiająca 14 współpracujących ze sobą komunalnych firm transportowych z kraju związkowego Saksonia. Obszar działania związku wynosi około 4800 km kw. i poza Dreznem, stolicą regionu obejmuje teren powiatów Meissen, Szwajcarii Saksońskiej, wschodnie Rudawy i zachodnią część powiatu Bautzen.

Autobusy, tramwaje, regionalne koleje i promy kursujące Łabą obsługują łącznie ponad 300 linii komunikacyjnych. W sieci znajdują się prawie 4 tysiące przystanków, z których korzysta ponad 200 mln pasażerów rocznie.

VVO wprowadził jednolitą taryfę biletową na całym obszarze swojej działalności. Bilety honorowane są we wszystkich środkach transportu.

Tekst: Leszek Peczyński i Maciej Beister

fot. www.vvo-online.de



Strefy taryfowe VVO

WARSZAWSKIE TROLEJBUSY (cz. II)



fot. André Knoerr

W poprzednim numerze iZTM opisywaliśmy stołeczne trolejbusy kursujące w ramach pierwszej sieci trolejbusowej. Tym razem skupimy się na linii łączącej Warszawę z Piasecznem.

Mimo wycofania trolejbusów z warszawskich ulic w 1973 roku, decyzja o ponownej eksploatacji tego środka transportu zapadła już dwa lata później. Tym razem miał mieć jednak zupełnie inny charakter. Zamiast obsługiwać Śródmieście, trolejbusy miały pełnić funkcję komunikacji podmiejskiej. Ze względu na ówczesny podział administracyjny stołecznego województwa warszawskiego zauważo-no potrzebę przejmowania przewozów pasażerskich na całym jego terenie przez Miejskie Zakłady Komunikacyjne (MZK). Uznano, że komunikację miejską z Warszawą należy uruchomić w rejonach Wołomina, Nowego Dworu Maz., Pruszkowa, Piaseczna i Otwocka. Ze względu na prognozowane trudności z dostawami autobusów, zdecydowano się na linie trolejbusowe.

W 1976 roku, po analizie możliwych do uruchomienia tras trolejbusów, Biuro Planowania Rozwoju Warszawy zakwalifikowało do budowy – w pierwszej kolejności – linię piaseczyńską. Dodatkowymi czynnikami wpływającymi na tę decyzję były plany budowy w Piasecznie zakładów przemysłowych (Zakłady Kineskopowe „Unitra–Polkolor" produkujące kineskopy do telewizorów kolorowych), rozwój budownictwa mieszkaniowego oraz położony po sąsiedzku Konstancin z licznymi sanatoriami i ośrodkami wypoczynkowymi.

W pierwszej kolejności zakładano wybudowanie zajezdni na 300 pojazdów oraz 13-kilometrowej linii na trasie Dworzec Południowy (ob. Metro Wilanowska) – Puławska – al. Wojska Polskiego – 22 lipca (ob. Jana Pawła II) – Dzierżyńskiego (ob. Chyliczkowska) – wschodnia obwodnica Piaseczna (ob. Armii Krajowej) – Puławska – Dworzec Południowy. Wzdłuż trasy miało stanąć blisko 1200 słupów trakcyjno-oświetleniowych oraz cztery podstacje zasilające.

fot. Archiwum MZA



Prototypowy trolejbus Jelcz ER100 w oparciu o nadwozie autobusu

Produkcja kineskopów miała się rozpocząć w 1978 roku. Było więc bardzo mało czasu na budowę linii, która umożliwiłaby dowiezienie z Warszawy do fabryki blisko trzech tysięcy pracowników. Zatwierdzony przez wiceprezydenta Warszawy harmonogram zobowiązał MZK do uruchomienia linii do końca 1978 roku. Na to trudne logistycznie zadanie, otrzymano czas dwukrotnie krótszy niż przewidywały obowiązujące wówczas normy.

Do obsługi nowej linii planowano zbudowanie trolejbusów w oparciu o nadwozia znanych już licencyjnych autobusów Jelcz PR100. Decyzja o wyprodukowaniu prototypu została zaakceptowana wiosną 1977 roku. Odważny projekt zakładał zastosowanie w trolejbusie dwóch niezależnych układów napędowych – układu elektrycznego do jazdy pod siecią o napięciu 600V prądu stałego, z prędkością do 70 km na godz. oraz układu spalinowego z przekładnią elektryczną do jazdy manewrowej lub awaryjnej z prędkością do 30 km na godz. Obydwa układy zakładały rozruch automatyczny, gdzie kierowca miał mieć wpływ jedynie na przyśpieszenie.

Do produkcji prototypu wykorzystano liniowy autobus o numerze bocznym 3207, silnik trakcyjny używany w czechosłowackich trolejbusach oraz aparaturę elektryczną w polskiej produkcji.

Prezentacja pojazdu przed najwyższymi władzami państwowymi miała miejsce 8 lipca 1977 roku na ul. Stawki. Do tego celu został wykorzystany testowy odcinek sieci trakcyjnej pomiędzy ul. Dziką a Pokorną. Demonstracja nowego pojazdu przebiegła pomyślnie i po zakończonych próbach został on we wrześniu wysłany do Trójmiasta na testy w warunkach codziennej eksploatacji i wykrycia jego ewentualnych słabych punktów. Po ulicach Gdyni jeździł z warszawskim numerem 12-1, który później zmieniono na 10102.

Dalszą budowę pojazdów planowano z wykorzystaniem zarówno nowych nadwozi dostarczanych przez fabrykę w Jelczu, jak i posiadanych już autobusów, które zostały odstawione ze względu na brak części zamiennych. W związku z opóźnieniami podczas realizacji projektu linii do Piaseczna oraz utrudnionym dostępem do części, zaniechano jednak dalszej budowy tych pojazdów.

W 1980 roku opracowano „Wstępny projekt przejęcia obsługi komunikacyjnej przez trakcję trolejbusową w relacji Warszawa – Piaseczno". Zakładał on dwuetapową realizację tras trolejbusowych.

Zgodnie z pierwotnym planem, w pierwszym etapie miała powstać zajezdnia oraz linia. Piaseczyński kraniec planowano zlokalizować na obecnej ul. Jana Pawła II, przy skrzyżowaniu z ul. Kościuszki (prawdopodobnie w miejscu dzisiejszego postoju taksówek). Linia miała być obsługiwana przez 17 wozów. 5 kolejnych miało być w rezerwie. Pojawił się jednak problem prawidłowej obsługi miasta – zarówno centrum, jak i osiedle mieszkaniowe w okolicach ul. Kusocińskiego miały posiadać dogodne połączenie jedynie z kierunku stolicy, zaś trasa powrotna miała przebiegać terenami słabo zurbanizowanymi. Dodatkowo miały zostać pominięte tereny handlowe i usługowe. Rozwiązaniem miało być wprowadzenie przejeżdżania przez kraniec bez postojów. Stwarzało to jednak problemy natury taryfowej. Kolejnym problemem stała się odległość linii od „Polkoloru", gdyż główne wejście znajdowało się przy obecnej ul. Okulickiego - niemal kilometr od planowanej linii.



fot. Henrik Karl Nielsen



fot. Henrik Karl Nielsen

Trolejbusy ZIU-9UP to trzydrzwiowe pojazdy produkowane w Zakładach im. Urickiego (ZIU) w rosyjskim mieście Engels. Projektowane były, aby wytrzymać jazdę w często ekstremalnych warunkach miast Związku Radzieckiego. Charakteryzowały się prymitywną budową i obsługą. W Polsce kursowały od 1976 roku.



Aby rozwiązać problemy dowożonych pracowników, postanowiono dotychczasowe linie autobusowe skierować do pętli przy wejściach do zakładów – linię 205 do „Polkoloru", zaś 205-bis do ul. Energetycznej. To rozwiązanie zmuszało jednak do przesiadek, dodatkowo pozbawiając bezpośredniego dojazdu do stolicy z Gołkowa i Zalesia Dolnego.

Kolejnym problemem była proponowana lokalizacja ekspedycji MZK. Miała się ona znajdować nie przy krańcu trolejbusowym, a dopiero w rejonie skrzyżowania ul. Chyliczkowskiej z Armii Krajowej. Lokalizacja ta nie pozwalała na prawidłowe sterowanie kursowaniem linii trolejbusowej, zaś trasy linii autobusowych nawet koło niej nie przebiegały .

Ostatecznie budowę ekspedycji przeniesiono do drugiego etapu. Zakładał on również odgałęzienia linii do zakładów przemysłowych oraz drugą linię przez Chylice-Pólko, Konstancin i Wilanów – tworzącą pewnego rodzaju „obwodnicę" trolejbusową.

Rozważana była również budowa na terenie Piaseczna dworca autobusowo-trolejbusowego, który miał pełnić funkcję węzła przesiadkowego. Ze względu na brak miejsca na tego typu inwestycję w centrum, postanowiono zmodyfikować przebieg linii trolejbusowej, która zamiast al. Wojska Polskiego miała zostać skierowana ul. Puławską przez centrum miasta. Kraniec postanowiono przenieść w rejon ul. Szkolnej, gdzie tuż obok znajdowałyby się przystanki autobusów podmiejskich oraz PKS.

Proces budowy trzeba było rozpocząć praktycznie od zera – brakowało fachowców, sieci, zaplecza, taboru, a przede wszystkim czasu – ludzie pracowali często po 14 godzin na dobę. Załamanie gospodarcze na przełomie lat 70. i 80. XX w. spowodowało opóźnienie inwestycji. Ostateczny kształt budowanej sieci został zatwierdzony dopiero w lutym 1981 roku. Pod koniec maja 1983 roku dostarczono 40 trolejbusów ZIU-9, potocznie zwanych ziutkami. 32 pochodziły ze Związku Radzieckiego, zaś kolejnych 8 z Lublina, gdzie nowe pojazdy stały od rok nieeksploatowane .

Część linii udało się uruchomić wcześniej i tam prowadzone były wszelkie testy. Odcinek od zajezdni do centrum Piaseczna uruchomiono dosłownie kilka godzin przed oficjalnym otwarciem trasy.



Wyjazd pierwszego trolejbusu na trasę

I wreszcie stało się! 1 czerwca 1983 roku została oddana do użytku linia trolejbusowa łącząca Dworzec Południowy z Piasecznem. Jak zaznaczało ówczesne kierownictwo zajezdni w wywiadzie udzielonym gazecie zakładowej – *Sieć była niedotarta, połączenia miały niedoskonałości. Powszechne było wypadanie odbieraków prądu. Na przygotowanie do właściwego oddania nie było czasu. Mimo tych trudności* ***1 czerwca 1983 roku o godz. 4.08 kierowca Cezary Zieliński wyjechał jako pierwszy na trasę***.

Jak się okazało, już w momencie uruchomienia zajezdni „Piaseczno" wymagała ona modernizacji. Według planów przystosowana była do obsługi 150 trolejbusów i takiej samej liczby autobusów. Rzeczywistość nieco zweryfikowała plany – liczbę trolejbusów ograniczono do 40, zaś resztę miejsc miały zająć autobusy. Konieczne stało się przebudowanie placów postojowych oraz ciągu obsługi codziennej.

Na początku eksploatacji nowej sieci można było zauważyć problemy wynikające z pośpiesznej budowy. Współczynnik awaryjności był wysoki. Na szczęście z biegiem czasu udało się tę sytuację poprawić. Zakład Urządzeń Elektrycznych MZK poprawił niedoskonałości połączenia sieci, wdrożono produkcję oraz regenerację części zamiennych.

W niedługim czasie trolejbusy wtopiły się w krajobraz południowej części Warszawy i stały się dla 50-tysięcznego Piaseczna doskonałym środkiem komunikacji ze stolicą. Dodatkowym atutem dla pasażerów był fakt obowiązywania na linii wyłącznie taryfy miejskiej.

Ze względu na stopień wyeksploatowania „ziutków", w latach 1989-1991 dostarczono do Piaseczna łącznie 20 nowych trolejbusów zbudowanych w oparciu o karoserię Jelcza PR110. Pojazdy, wyposażone w elektrykę Elmoru, powstały w słupskim Komunalnym Przedsiębiorstwie Napraw Autobusów „Kapena", które rocznie było w stanie wyprodukować kilkanaście sztuk pojazdów.

W listopadzie 1990 roku uruchomiona została, kursująca po tej samej trasie co 51, nocna linia 651.

Ze względu na wygórowaną cenę Jelczy zrezygnowano z dalszych zakupów. Aby móc całkowicie wycofać trolejbusy produkcji radzieckiej, uwagę skierowano na rynek pojazdów używanych. Wybór padł na 12 trolejbusów Saurer 4TIILM (potocznie zwanych szwajcarami) ze szwajcarskiego miasta St. Gallen. Wozy pochodziły z 1957 roku, jednak mimo swojego wieku były w doskonałym stanie technicznym. Razem z trolejbusami dostarczonych zostało 8 przyczep skonstruowanych w zakładach Ramseier & Jenzer i Hess. Charakterystyczne kremowo-zielone zestawy wyjechały na ulice w marcu 1992 r. i od razu zjednały sobie wielką sympatię pasażerów.

Pierwsze głosy o likwidacji trolejbusów pojawiły się w 1993 roku, po sporządzeniu przez angielską firmę Drawlane Consulting planu restrukturyzacji warszawskiej komunikacji. Przewidywał on zamknięcie dwóch najmłodszych zajezdni MZK – przy ul. Pożarowej oraz piaseczyńskiej. Razem z likwidacją zajezdni zniknąć miały przynoszące straty linie 51 i 651.



fot. Trasy

Stanowiska obsługi w zajezdni „Piaseczno"


fot. Paul Haywood

Trolejbus ZIU-9 na ul. Puławskiej

Już w październiku pierwsze autobusy zaczęły opuszczać zajezdnię, która została zdegradowana do roli wydziału zajezdni „Woronicza". W ten sposób trolejbusy dotrwały do końca sierpnia 1995 roku, kiedy obie zajezdnie zostały ostatecznie zlikwidowane.

W miejsce zlikwidowanej linii 51 uruchomiono linię 709 kursującą na tej samej trasie (od 2002 roku wydłużona do PKP Piaseczno) oraz przywrócono linię 727 na trasie wydłużonej do Warszawy.


fot. André Knoerr

Trolejbus Jelcz PR110E na ul. Puławskiej

Tak samo jak w przypadku poprzedniej sieci trolejbusowej, likwidacja wiązała się m.in. z realiami ekonomicznymi. W tym samym okresie zlikwidowano sieci w Dębicy (1993) i Słupsku (1999). W Warszawie, wśród argumentów podawano stan taboru, który nadawał się niemal wyłącznie do odbudowy lub wymiany, koszty związane z jego utrzymaniem oraz zadłużenie w elektrowni zasilającej sieć. W tym samym czasie miasto mogło kupić jedynie 70 najtańszych autobusów oraz 20 tramwajów. Dodatkowo uruchomienie pierwszej linii metra oraz reforma komunikacyjna na Ursynowie zmniejszyły zapotrzebowanie na autobusy w tym rejonie miasta, więc utrzymywanie ogromnej zajezdni dla obsługi 31 trolejbusów było nieuzasadnione ekonomicznie.


fot. Marcin Stiasny

Trolejbus Jelcz PR110E na ul. Puławskiej

Aby uspokoić nastroje pasażerów, w oficjalnym komunikacie podano, że linia zostaje jedynie zawieszona, a nie zlikwidowana. Miało to jednak także złą stronę – odwlekanie decyzji o likwidacji uniemożliwiało sprzedaż odstawionych trolejbusów oraz wyposażenia elektrycznego.

Temat trolejbusów kilkukrotnie wracał, jednak wyłącznie chwilowo. Najgłośniej o ich ewentualnym przywróceniu mówiło się w 1997 roku przed wyborami parlamentarnymi. Dopiero w roku 2000 Ratusz wydał decyzję o likwidacji trakcji trolejbusowej. Stosunkowo szybko, bo już w listopadzie zdemontowano sieć trakcyjną. Likwidacja taboru trwała dłużej i zakończyła się dopiero w 2002 roku.

Od momentu wycofania z eksploatacji trolejbusy stały bezczynnie na placu nieczynnej zajezdni „Piaseczno". O ile


fot. Paul Haywood

Skład „szwajcarów" na Dworcu Południowym



fot. Paul Haywood


fot. Marcin Stiasny

Ze względu na skrętną ostatnią oś, przyczepy posiadały z tyłu charakterystyczne zwężenie skrajni (podobne do wycofanych już wagonów tramwajowych 13N) oraz rozsuwane stopnie ułatwiające wsiadanie z oddalonego krawężnika.

po pięciu latach stania pod chmurką „szwajcary" wyglądały przyzwoicie, o tyle krajowej produkcji Jelcze przedstawiały sobą obraz nędzy i rozpaczy. Do organizowanych kilkukrotnie przetargów na zakup trolejbusów nie stawał żaden chętny. Oprócz stanu technicznego decydowała o tym zaporowa cena wywoławcza. Ostatecznie w 2001 roku 19 Jelczy sprzedano do MPK Lublin, gdzie część została wyremontowana. Saurery zaś zostały razem z przyczepami bezpłatnie przekazane organizacjom zajmującym się ochroną zabytków techniki.


fot. Marcin Stiasny

Trolejbusy odstawione w Piasecznie

Co pozostało z linii trolejbusowej do Piaseczna? Z pewnością słupy wzdłuż ul. Puławskiej. Pozbawiono ich jedynie ramion do których przywieszona była sieć trakcyjna. Oprócz nich, pod wiaduktem kolejowym pomiędzy przystankami Lamina i Energetyczna, można zauważyć elementy podwieszania sieci. Na pętli Szkolna w Piasecznie obecnie odbywają postoje autobusy linii 710 i 739 oraz zatrzymuje się większość autobusów linii „L" wyjeżdżających z Piaseczna. Stanowiska, z których w Warszawie odjeżdżały trolejbusy przeszły gruntowną metamorfozę podczas modernizacji pętli i obecnie służą autobusom PKS oraz przewoźnikom dalekobieżnym.



fot. Marcin Stiasny

Zielone saurery po pięciu latach od wykonania ostatniego kursu z pasażerami

Co zaś stało się z taborem? Dziewięć z warszawskich Jelczy zostało wyremontowanych i jeszcze do 2014 roku kursowały po ulicach Lublina. Po wycofaniu wysokopodłogowych trolejbusów, siedem z nich trafiło na Ukrainę – pięć do Łucka i dwa do Równego.

Saurery zaś, jak już wcześniej wspomniano, rozeszły się po stowarzyszeniach i organizacjach zajmujących się zabytkami techniki. Aktualnie sprawny pozostaje wyłącznie gruntownie odrestaurowany i wystylizowany egzemplarz w Przedsiębiorstwie Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni. W Warszawie zachowany został jeden skład i znajduje się w rękach Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, jednak ze względu na brak planów przywrócenia komunikacji

trolejbusowej i jego względnie dobry stan, eksponat dopiero oczekuje na remont. W tym roku skład przeszedł jedynie lekką kosmetykę w związku z obchodzoną w kwietniu 35. rocznicą powstania KMKM i zaprezentowaną w jego wnętrzu wystawą na ten temat.

Z końcem sierpnia minęło 20 lat od likwidacji warszawsko-piaseczyńskich trolejbusów. Czy można liczyć na ich powrót na stołeczne ulice? Obecnie budowa „nowego" środka transportu wydaje się być nieopłacalna. Podejrzewamy, że trolejbusy nie znikną z obecnie funkcjonujących i stale rozbudowanych polskich sieci, jednak koszt stworzenia nowej wydaje się być na tyle wysoki, że bardziej opłacalne może być zainwestowanie w rozwój trolejbusów bez „szelek", czyli autobusów elektrycznych.

tekst: Leszek Peczyński

fot. Leszek Peczyński



Pozbawione wysięgników słupy trakcyjne wzdłuż ul. Puławskiej

fot. Leszek Peczyński



Ostatni trolejbus zachowany w Warszawie

Tekst opracowano na podstawie:

- *J. Dąbrowski, D. Nalazek, M. Stiasny – „Warszawskie autobusy i trolejbusy", Betezda, Warszawa 2005*
- *Założenia obsługi komunikacją trolejbusową trasy Dw. Południowy – Piaseczno, MZK Warszawa 1976*
- *Raport MZK/TR-542/77, MZK Warszawa 1977*
- *Wstępny projekt przejęcia obsługi komunikacyjnej przez trakcję trolejbusową w relacji Warszawa – Piaseczno, MZK Warszawa 1980*
- *Trakcja trolejbusowa w m.st. Warszawie, MZK Warszawa 1983*
- *„Trasy" – wybrane artykuły z lat 1977-1983*
- *Serwis internetowy www.trasbus.com*

Za pomoc w przygotowaniu materiału dziękujemy Danielowi Nalazkowi, Włodzimierzowi Winkowi, Miejskim Zakładom Autobusowym Sp. z o.o. oraz osobom udostępniającym zdjęcia



Podróż nie tylko autobusem!

Tosia i Michaś są rodzeństwem mieszkającym w jednej z Warszawach dzielnic. Podróżując po mieście mają różne przygody...

Pewnego dnia wracając do domu autobusem podziwiali widok z okna. Tosia przyglądała się ludziom spacerującym z psami. Michaś natomiast z uwagą obserwował prom przepływający przez Wisłę. Chłopiec tak się zamyślił, że nie zauważył wsiadającej do autobusu starszej pani z laską. Tosia od razu dostrzegła nową pasażerkę.

- Michaś, Michaś wstawaj, trzeba ustąpić pani miejsca. I delikatnie popchnęła brata, aby ten szybciej wstał.

Rodzeństwo szybko wstało i ustąpiło miejsca starszej pani, aby mogła swobodnie usiąść.

- Bardzo dziękuję – powiedziała starsza pani i opowiedziała dzieciom historię o tramwajach konnych, które kiedyś jeździły ulicami Warszawy.

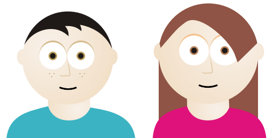
Tosi tak bardzo spodobała się opowieść, że zapragnęła przenieść się w czasie, aby móc przejechać się takim tramwajem.



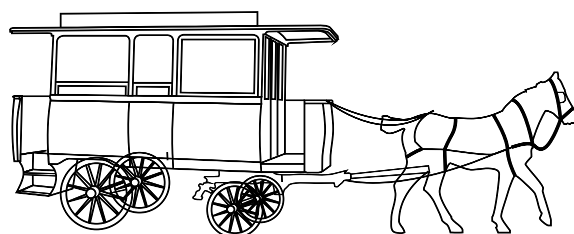
Jeśli i Wy chcecie cofnąć się w czasie i przekonać się jak może wyglądać podróż tramwajem konnym, odwiedźcie stronę Tramwajów Warszawskich, gdzie znajdziecie rozkłady jazdy omnibusu. ■



Pomóż Michasiowi i Tosi odnaleźć drogę do omnibusu



START



META!



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl


@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO